

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 33 (1953)
Heft: 6

Artikel: L'évolution du trafic maritime de la côte occidentale d'Afrique depuis cinquante ans
Autor: Duval, Gabriel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888332>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'évolution du trafic maritime de la côte occidentale d'Afrique depuis cinquante ans

par

Gabriel Duval

Président de la Conférence des lignes françaises desservant la côte occidentale africaine

La côte d'Afrique est peu propice au trafic maritime

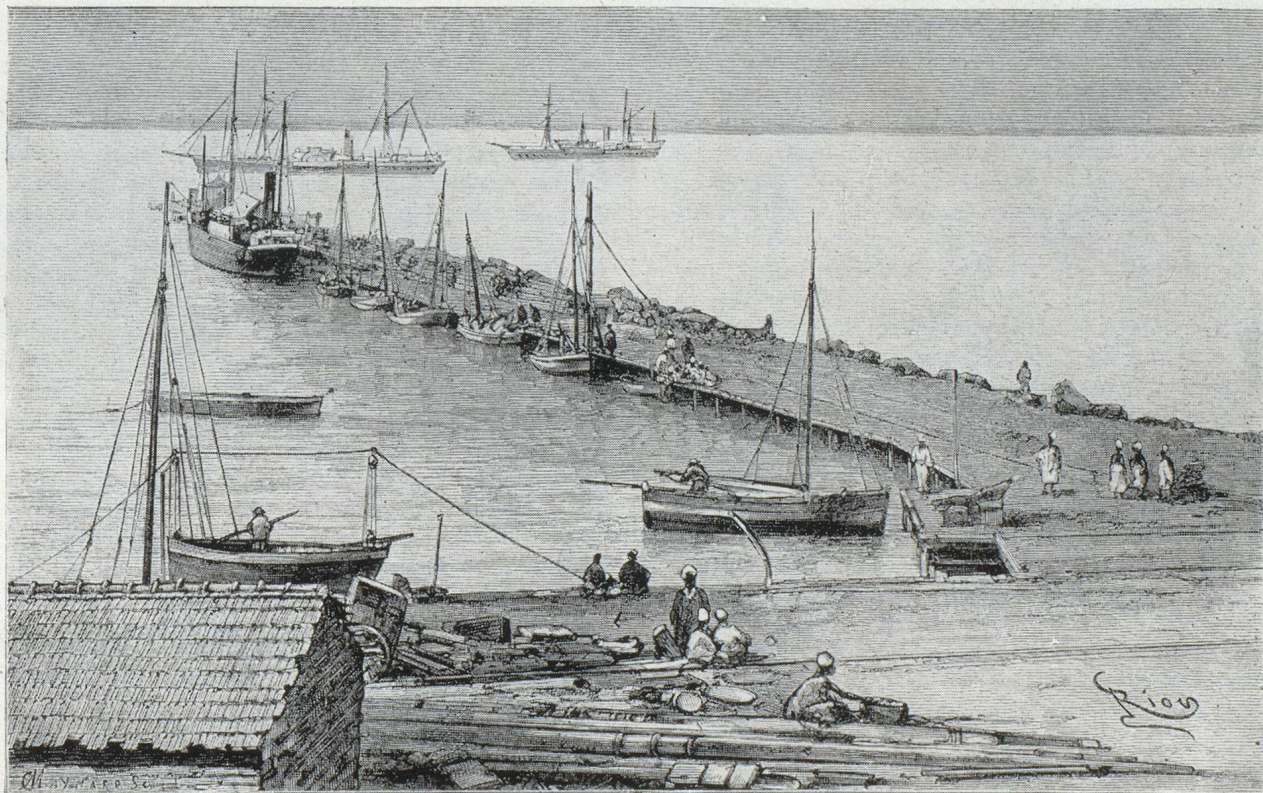
Le voyageur qui parcourt en 1953 la côte occidentale d'Afrique — ou plus exactement la partie de cette côte comprise entre les tropiques — y trouve des installations portuaires modernes achevées ou en cours d'achèvement, y voit des navires de tous types et de toutes nationalités, qui peuvent lui donner l'impression que, dans cette partie du monde, le trafic maritime ne présente et n'a pas présenté de difficultés spéciales.

Il est certain que, dans cette zone, sauf quelques tornades violentes, mais de courte durée, les tempêtes sont inconnues et que les anciens marins y ont déploré plutôt l'absence de vent que sa trop grande force ; les marins modernes ne craignent les tornades que lorsque leurs navires sont au mouillage sur les rares

rades foraines encore utilisées, mais les uns et les autres continuent à compter avec la houle et la barre qu'elle produit dans tous les endroits non abrités.

C'est un lieu commun de rappeler que l'Afrique est un continent massif aux côtes peu développées et souvent rectilignes sur lesquelles se brise perpétuellement la houle du large ; dans le golfe de Guinée, elle vient de l'Atlantique sud et se propage pendant des jours avant d'atteindre le rivage africain et d'y provoquer la barre, triple muraille d'écume qui peut atteindre 4 ou 5 mètres de haut et qui vient déferler sur les plages avec une force telle qu'un gros navire qui s'y échoue peut se trouver à sec quelques heures après ; dans ce cas, il y a 99 chances sur 100 pour qu'il y reste. On comprendra donc que les marins anciens et modernes préfèrent se tenir assez loin du rivage, là où il n'y a pas de ports.

Il existe bien des abris naturels, tels que celui qui



La jetée de Dakar telle qu'elle apparaissait aux voyageurs en 1886

a favorisé la création du port de Dakar, et des estuaires plus ou moins accessibles sont utilisés entre le Cap Vert et Sierra Leone, mais à partir de ce territoire et en allant vers le Sud, il faut aller jusqu'aux bouches du Niger pour rencontrer à nouveau des fleuves ou des estuaires pouvant recevoir des grands navires. Le fleuve Congo lui-même, dont le courant a creusé une vallée sous-marine importante, est parsemé, dans son cours inférieur, de bancs de sable qu'il a fallu draguer pour faciliter l'accès au port de Matadi.

C'est dans la partie de la côte occidentale d'Afrique orientée sensiblement ouest-est (parallèlement à la houle) que les navires ont éprouvé et éprouvent encore les plus grosses difficultés à travailler, car la barre y est très forte.

Le développement des installations portuaires

Au début du xx^e siècle, les installations portuaires étant pratiquement inexistantes, les navires ne devaient compter que sur eux-mêmes, et cela impliquait pour les vapeurs tôt employés sur cette côte, des approvisionnements considérables en combustible, en eau et en vivres ; le problème de l'eau, déjà ardu pour les navires de charge, se compliquait au fur et à mesure que le nombre des passagers augmentait.

Ce n'était d'ailleurs qu'un des côtés du problème, les navires, devant décharger et charger des marchandises par leurs propres moyens, embarquaient des manœuvres africains (les krooboy) pour la durée du voyage le long de la côte d'Afrique, ils effectuaient et effectuent encore dans de très nombreux cas les travaux de manutention que l'équipage ne peut normalement faire ; tous les navires étaient munis de boats et la plupart sont encore pourvus de chaloupes à moteur pour renforcer et assister les boats envoyés de terre.

Le passage de la barre est un bel exploit sportif quand il est réalisé par une embarcation légère, mais lorsqu'il faut franchir cette barre avec une embarcation pesant plus de 3 tonnes (chargement et équipage compris), on ne peut qu'admirer la virtuosité des noirs qui l'ont effectué pendant des années avec des risques non négligeables.

Naturellement, on ne pouvait franchir la barre en toutes circonstances, il y avait — il y aura toujours — la saison des mauvaises barres, et cela impliquait des journées sans travail plus ou moins nombreuses, qui venaient réduire encore le faible rendement du travail.

Avec un tel système, l'Afrique ne pouvait se développer et les ingénieurs ont recherché les solutions permettant d'attendre la construction des ports, qui ne se justifient financièrement que pour des tonnages assez élevés.

Les considérations géographiques aidant, les solutions d'attente ont varié.

La solution française a été la construction des wharfs, que les grands navires ne peuvent et ne songent pas à accoster à cause de la houle. Ils sont consti-

tués par une plate-forme, portant des grues, située à 3/400 mètres du rivage, auquel elle est reliée par une passerelle dont le tablier, pouvant porter des trains légers, se situe en principe au-dessus du niveau des plus mauvaises barres. Ainsi, les boats n'ont plus à effectuer que le va-et-vient entre le navire et la plate-forme, les risques d'accident dans la barre sont supprimés et il faut une très forte houle pour arrêter complètement le travail.

Les wharfs de Cotonou, de Grand-Bassam, de Port-Bouet ont rendu de grands services, et si les deux derniers ont été fermés depuis la construction du port d'Abidjan, le premier continue et continuera à être exploité tant qu'on n'aura pas besoin de dépasser un trafic annuel de 180/200.000 tonnes.

Les Allemands avaient adopté une solution analogue au Togo, où le wharf de Lomé — qui n'est plus le wharf d'origine — continue à être utilisé.

Les Britanniques avaient adopté plutôt la solution des « branch boats » ou transbordeurs, qui recevaient le chargement du grand navire et, franchissant la barre du fleuve, l'amenaient à l'intérieur en eau calme ; ils ont disparu au fur et à mesure que les dragages permettaient l'entrée des navires de mer avec des tirants d'eau de plus en plus importants.

Les navires utilisés

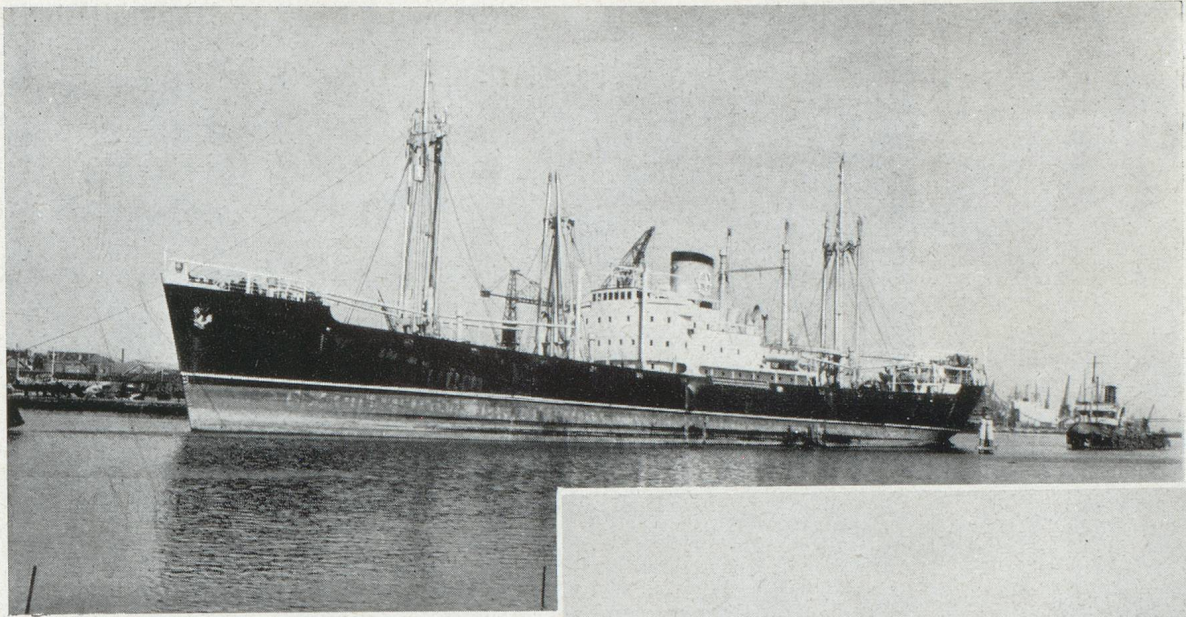
Parallèlement à l'évolution des ports, on a constaté une évolution des navires employés sur la côte d'Afrique.

Les premiers navires ont transporté marchandises et passagers, la formule étant celle des cargos mixtes ; on a vu apparaître, dès avant 1914, des paquebots conçus pour transporter surtout des passagers et quelques marchandises, cependant que les navires de charge ne prenaient plus que quelques passagers.

Les avions ont repris, ces dernières années, des clients aux paquebots, et on constate que si les paquebots mixtes actuels transportent à bonne vitesse de nombreux passagers, ils s'intéressent aux marchandises sensiblement plus qu'en 1938, ceci étant grandement facilité par l'évolution des ports.

Les cargos eux-mêmes se sont adaptés au trafic ; celui des bois en billes implique une mâture solide, des mâts de charge et des treuils permettant d'embarquer à tout moment des colis de 5 tonnes, cependant qu'une ou deux bigues permettent de lever des colis de 35 à 50 tonnes, poids courant d'une partie de locomotive, d'un moteur industriel ou d'un chaland de dimension moyenne.

Le trafic pétrolier s'effectuait aux temps héroïques uniquement pour le pétrole lampant transporté en fûts, plus tard le développement des routes et des transports automobiles a entraîné un trafic d'essence (et de pétrole) en caisses bois et en bidons de fer blanc venant des U. S. A., qui a donné un aspect très spécial aux villages africains de l'époque ; le trafic augmentant, on reçoit maintenant en vrac pétrole, essence,



Le M/V Joseph Camaret de la Compagnie Delmas-Vieljeux, qui assure la liaison entre la Métropole et la côte occidentale africaine

gas-oil, fuel-oil, par des tankers de tonnage moyen, en attendant mieux.

Le transport des huiles végétales en vrac a amené d'abord l'installation de citernes sur les cargos desservant la côte occidentale africaine, des petits tankers ont suivi et leur nombre augmente sensiblement, surtout pour les transports d'huile d'arachides.

En sens inverse, le trafic des vins ordinaires transportés en fûts ou en dames-jeannes s'effectue de plus en plus en citernes, qu'elles soient installées à bord des navires ordinaires ou qu'il s'agisse de navires spécialisés de petit tonnage.

Enfin, bien qu'ils ne soient pas les derniers en date, il faut mentionner les navires bananiers, qui amènent annuellement en Europe plusieurs centaines de mille tonnes de bananes africaines transportées en cales ventilées et réfrigérées.

Depuis quelques années, l'Afrique noire, connue surtout pour sa production agricole et forestière, exporte des minerais divers (fer, manganèse, aluminium), des phosphates, qui entraîneront tôt ou tard l'emploi de navires spécialisés qu'on pourra charger en quelques heures avec des moyens mécaniques ultra-modernes.

La côte occidentale d'Afrique fut longtemps le domaine de fait des navires français, anglais, allemands, belges, espagnols, hollandais, italiens et portugais ; le temps des pionniers étant révolu, de nouveaux armateurs s'intéressent à cette partie du monde et on

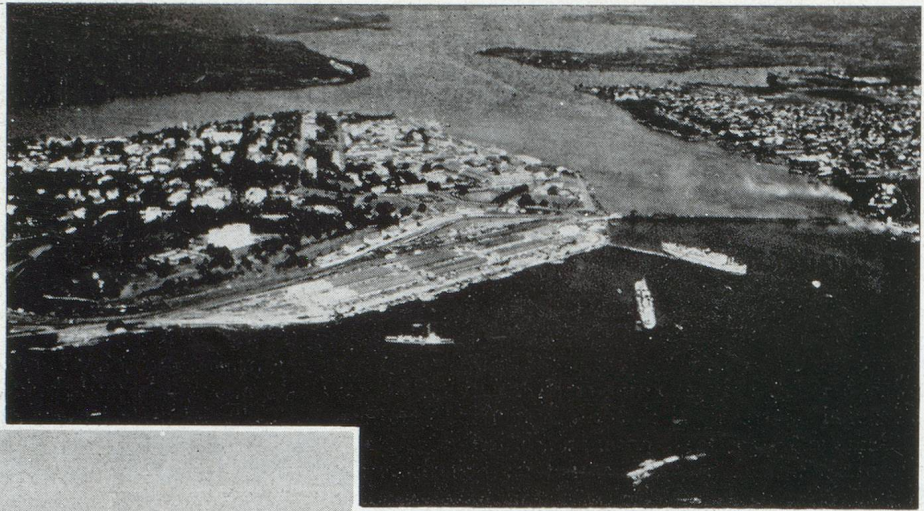


Lomé : l'ancien et le nouveau wharf

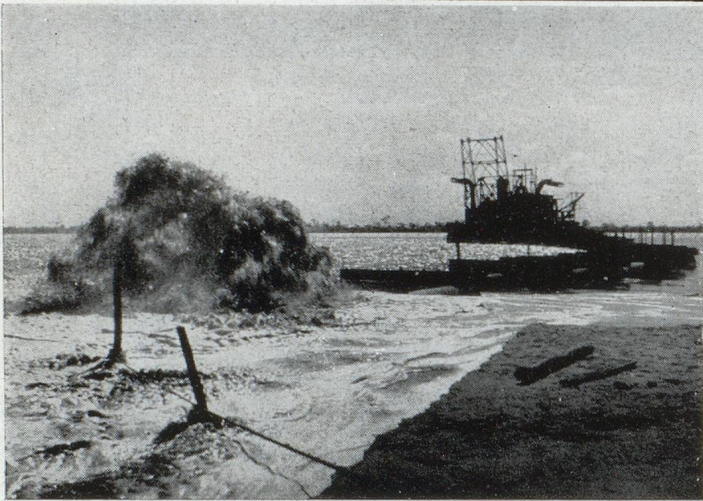
y rencontre, en nombre variable, des navires américains (U. S. A., Canada, Panama), chérifiens, danois, finlandais, grecs, israéliens, libériens, monégasques, norvégiens, sud-africains, suédois, suisses..., il y en aura probablement d'autres.

Le trafic de la côte occidentale d'Afrique s'effectue surtout avec l'Europe, l'Afrique du Nord, l'Afrique du Sud, l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale et des échanges s'amorcent avec d'autres régions. Il n'est donc pas douteux que leur équipement portuaire, ferroviaire et routier se poursuivant, les territoires de la côte occidentale d'Afrique pourront écouler, sur tous les marchés mondiaux, les produits de leur agriculture, de leurs forêts, de leurs mines, et s'y procurer les articles d'équipement et de consommation qui leur permettront de continuer leur évolution industrielle et sociale.

Gabriel Duval



Vue aérienne du port d'Abidjan



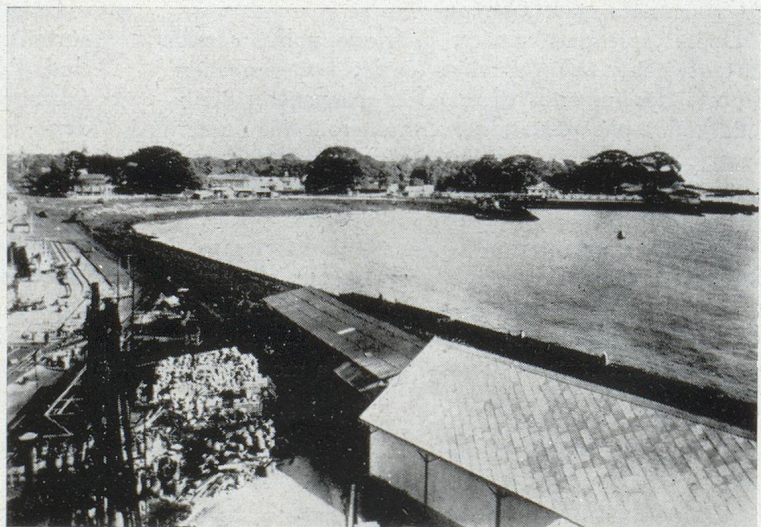
Port d'Abidjan : refolement des sables en terre-plein par conduite flottante (Société des dragages)

LE PORT D'ABIDJAN EN COTE D'IVOIRE

Depuis 1950, la percée du canal de Vridi permet aux transports maritimes d'accéder dans la agune d'Abidjan, qui devient ainsi le port le plus important d'une des plus riches régions économiques de l'A. O. F.

LE PORT DE CONAKRY EN GUINÉE

La rade de Conakry, abritée de tous côtés, avait toujours constitué un excellent mouillage. L'accroissement de la production guinéenne, et surtout les perspectives immédiates offertes par l'exploitation des gisements de fer et de bauxite, ont rendu nécessaire la réalisation de travaux portuaires considérables.



Conakry : vue d'ensemble de la petite rade